

平成 18 年（行ウ）第 467 号、平成 19 年（行ウ）第 224 号、平成 20 年（行ウ）第 108 号

下北沢都市計画道路事業認可差止等請求事件

原 告 原 田 学 ほか

被 告 東 京 都、国

参 加 人 世 田 谷 区

準 備 書 面 16

平成 20 年 12 月 10 日

東京地方裁判所民事第 2 部 A 係 御中

原告ら訴訟代理人

弁護士 斉藤 驍 ほか

補助 54 号線の工期区分に関する事業認可の違法性に関する主張（準備書面 14）の補充 — 下北沢地区の道路の現況および被告らの認識する補助 54 号線の整備理由の観点から

目 次

第 1 下北沢地区の道路の現況

- 1 4 本の外郭道路（環状 7 号線、井の頭通り、補助 26 号線、補助 52 号線）に囲まれた下北沢地区
- 2 下北沢駅周辺地区の中心部分を東西に走る補助 54 号線
- 3 主要生活道路としての鎌倉通り、補助 210 号線（茶沢通り）
- 4 歩行者のためのネットワークを形成する歩行者優先道路

第 2 被告らの把握する自動車交通の現況の課題と道路整備計画

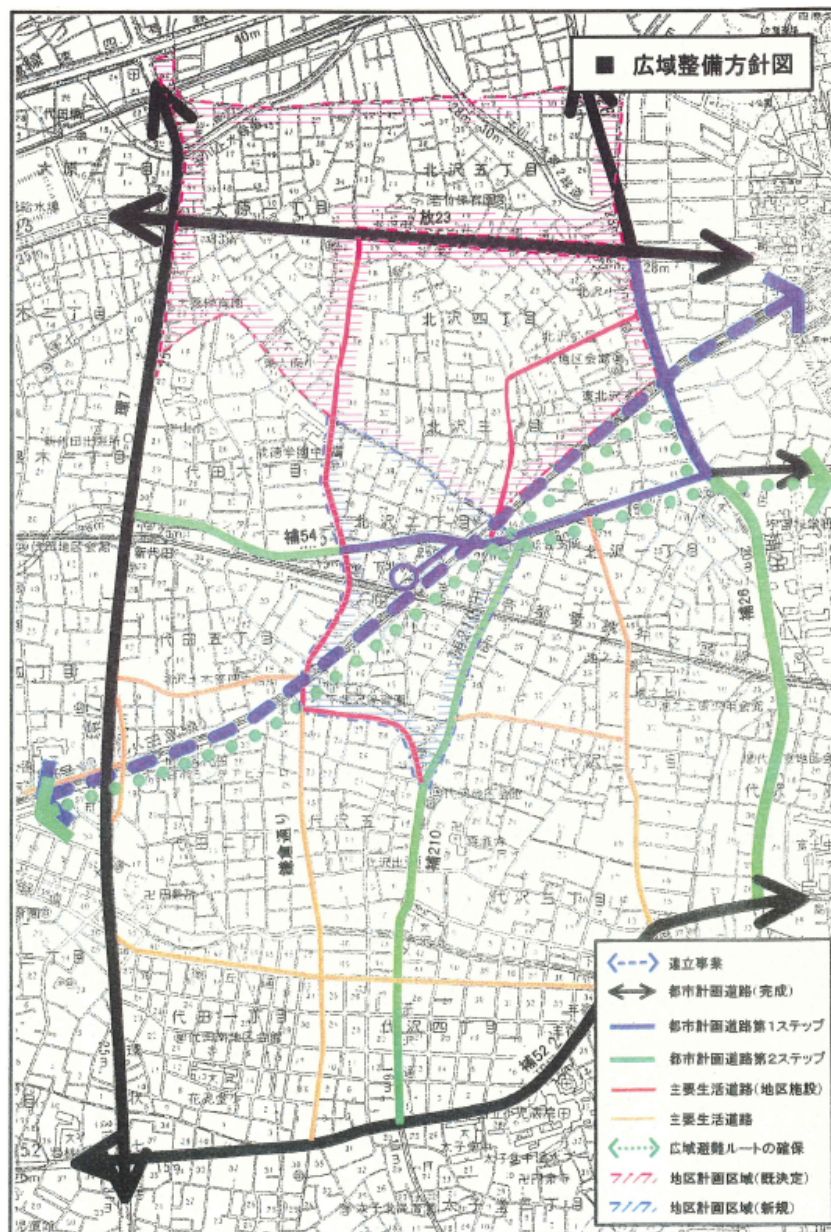
- 1 環状 7 号線、補助 26 号線と接続して初めて意味のある補助 54 号線
- 2 外郭道路と接続するとされていた補助 54 号線の整備計画「ステップ 1」「ステップ 2」

- 3 主要生活道路である鎌倉通りによって区分された「ステップ1」「ステップ2」
- 第3 地区内交通の問題を悪化させる補助54号線の工期区分
- 1 主要生活道路にさえ接続しない工期区分
 - 2 主要生活道路、歩行者優先の細街路に自動車を流入させる行き止まりの道路
 - 3 都市計画との適合性を欠く工期区分

第1 下北沢地区の道路の現況

- 1 4本の外郭道路（環状7号線、井の頭通り、補助26号線、補助52号線）に囲まれた下北沢地区

下北沢地区は、同地区の西側を南北に走る環状7号線、北側を東西に走る井の頭通り、東側を南北に走る補助26号線、南側を東西に走る補助52号線の都市計画道路（下記図1において黒、紫、緑の太い実線で示された道路）に囲まれている。



(図1 丙12・4頁より抜粋)

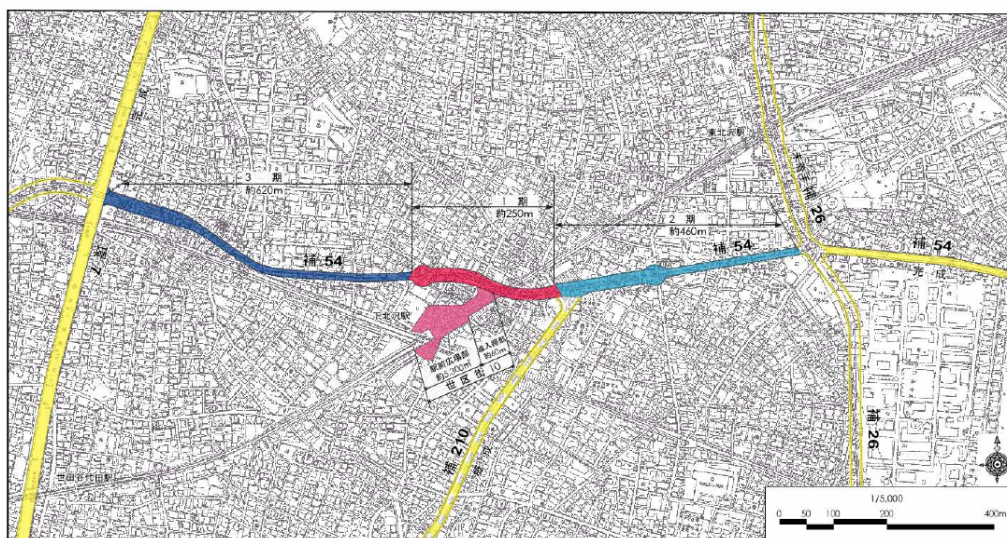
上記4本の都市計画道路は、下北沢地区の外郭を形成し、地区を通過する交通を処理する「外郭道路」とされている。(丙12・8頁)

なお、補助54号線は「外郭道路」とはされていない。

2 下北沢駅周辺地区の中心部分を東西に走る補助54号線

上記図1において、下北沢駅の北側を東西に走る紫色の線と緑色の線で示されているのが補助54号線である。既に提出してある甲1の地図(下記図2)と上記図1を見比べるとその位置関係がはっきりとするであろう。

そして、後述するように、上記図1では、補助54号線の紫色で示された区間(補助26号線から鎌倉通りまで)が「都市計画道路第1ステップ」とされ、緑色の線で示された区間(鎌倉通りから環状7号線まで)が「都市計画道路第2ステップ」とされている。(上記図1)



(図2 甲1より抜粋)

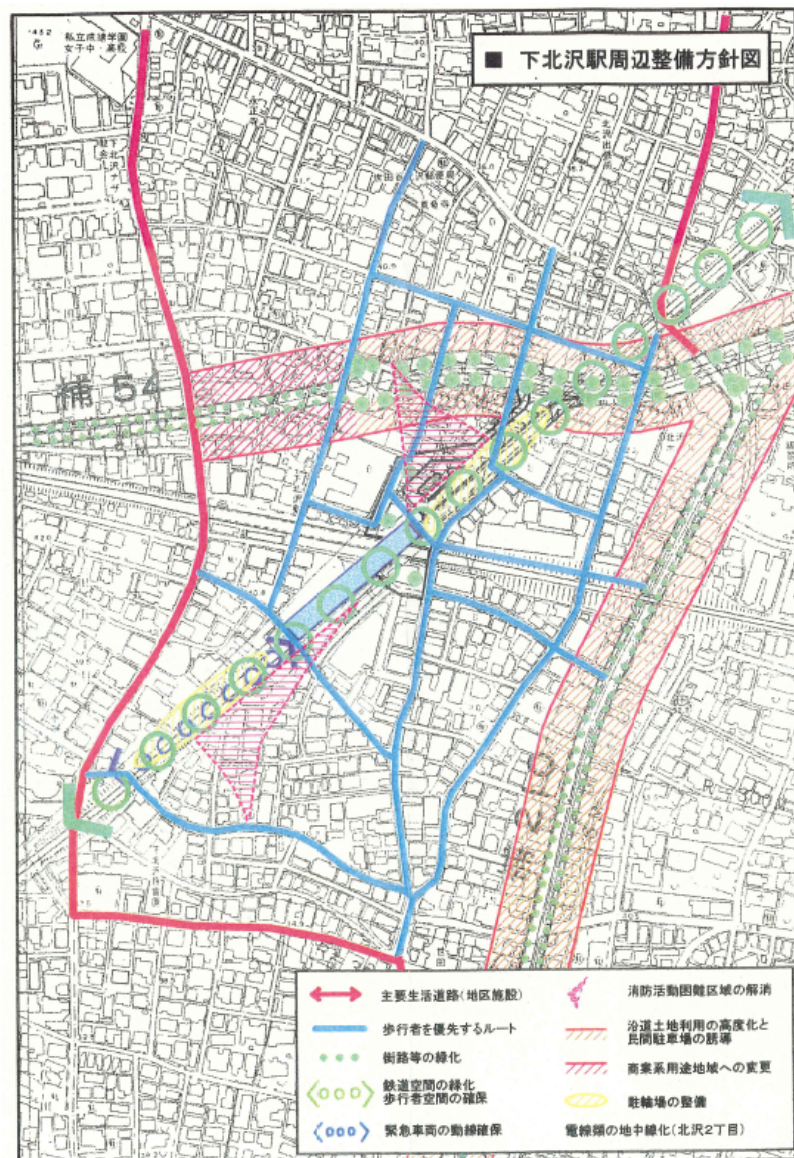
3 主要生活道路としての鎌倉通り、補助210号線(茶沢通り)

上記外郭道路に囲まれた地域内には、主要生活道路として、下北沢駅の西側を南北に走る鎌倉通り(上記図1において赤い線と黄色い線で示された道路)、東側を南北に走る補助210号線(別名:茶沢通り。上記図1において緑色の線

で示された道路)がある。

4 歩行者のためのネットワークを形成する歩行者優先道路

また、下北沢が歩行者中心の街であることは、既に繰り返し述べてきたことであるが、下北沢駅周辺地区には、前記の主要生活道路の他に、歩行者を優先するルートとされている細街路が多数存在し（下記図3の青い線で示された道路）、これらの細街路が歩行者のためのネットワークを形成していることにより、下北沢は、歩いて楽しめる独特の街並みを形成している。



(図3 丙12・4頁より抜粋)

さらに、歩行者を優先するルートとされている細街路の多くは、一方通行等によって車両の進入規制がなされている。(丙 12・17 頁左上図)

第 2 被告らの把握する自動車交通の現況の課題と道路整備計画

1 環状 7 号線、補助 26 号線と接続して初めて意味のある補助 54 号線

- (1) 東京都が提出した小田急線（下北沢駅付近）の街づくりに関する意見交換会資料（概要版）（丙 12）には、「都市計画道路整備の遅れから、本来は地区サービス道路である主要生活道路に対して通過交通の流入が見られる」と記載されている。(丙 12・13 頁)

ここでいう「主要生活道路」とは、前述のとおり、下北沢駅の西側を南北に走る鎌倉通りと東側を南北に走る補助 210 号線(茶沢通り)のことである。

- (2) そして、丙 12 号証は、「現在、茶沢通り及び鎌倉通りに流入している交通の多くは地区に目的を持たない『通過交通』であり、これらの交通は、東側外周の補 26 及び地区内の補 54 の整備によって外周の補 26 へ転換する交通と考えられる。従って、地区の整備方針より地区内からの通過交通排除のためには補 54 及び補 26 の早期整備により、外郭道路ネットワークの形成が必要である。」としている。(丙 12・9 頁)

ここでいう外郭道路とは、前記のとおり、環状 7 号線、井の頭通り、補助 26 号線、補助 52 号線のことである。(前記図 1)

そして、補助 54 号線は、「地区内の交通需要を外郭道路へ連絡する補助幹線道路」とされている。(丙 12・8 頁)

- (3) すなわち、丙 12 号証によれば、下北沢地区においては、地区内からの通過交通排除のために、補助 26 号線等の外郭道路の整備が必要であり、外郭道路へ連絡する道路として、補助 54 号線の整備が必要であるとされているのである。

したがって、丙 12 号証の記載を前提とすると、補助 54 号線は、下北沢地

区の外郭道路である環状 7 号線、補助 26 号線と接続して初めて下北沢地区における課題を克服できることになる。反対に、補助 54 号線が、「地区内の交通需要を外郭道路へ連絡する補助幹線道路」とされている以上、補助 54 号線が外郭道路に接続しないのであれば、補助 54 号線の整備には意味がないことになるのである。

2 外郭道路と接続するとされていた補助 54 号線の整備計画「ステップ 1」「ステップ 2」

実際、丙 12 号証の「道路整備計画」をみると、「ステップ 1」において、補助 54 号線を補助 26 号線から鎌倉通りまで整備し、「ステップ 2」において、鎌倉通りから環状 7 号線まで整備することとなっている。（丙 12・16 頁）

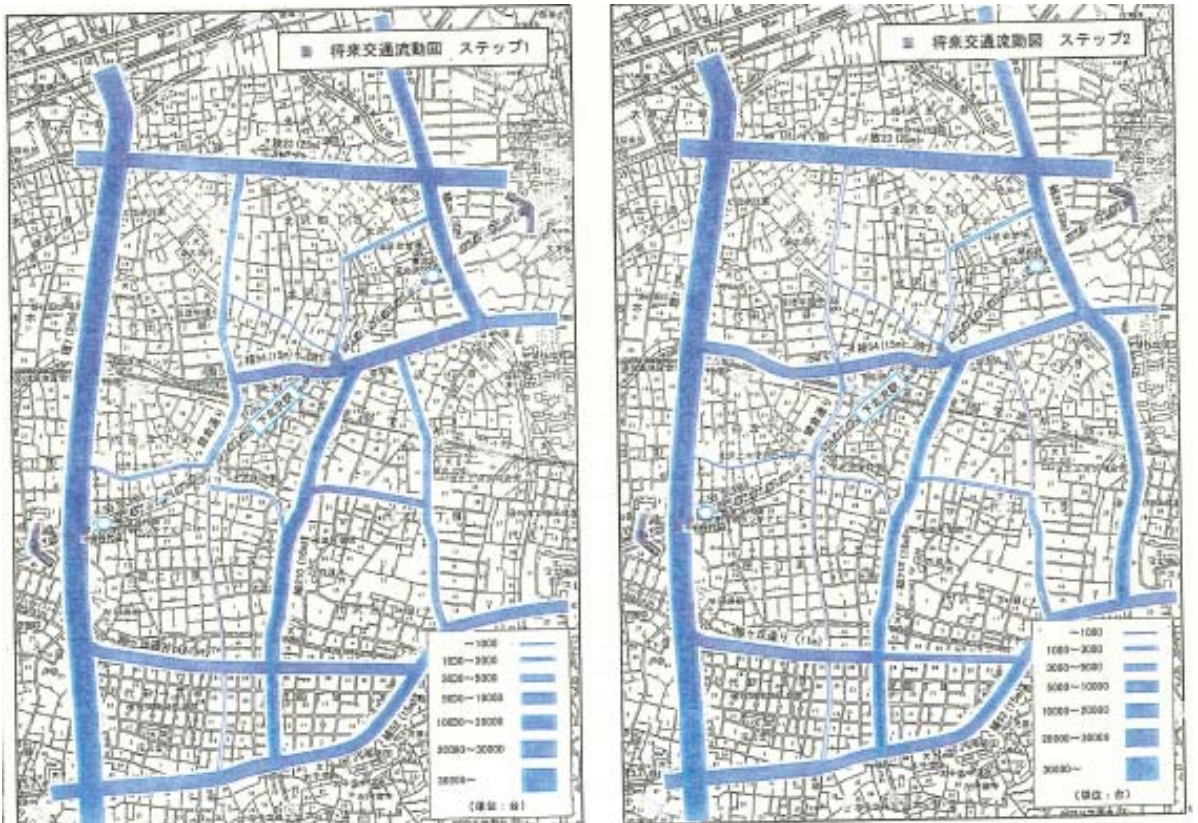
前述したとおり、前記図 1 の補助 54 号線の紫色で示された区間（補助 26 号線から鎌倉通りまで）が「ステップ 1」であり、緑色の線で示された区間（鎌倉通りから環状 7 号線まで）が「ステップ 2」である。

すなわち、丙 12 号証では、補助 54 号線を段階的に整備する場合には、各工区が少なくとも外郭道路のひとつである環状 7 号線または補助 26 号線に接続するように整備するとされているのである。

3 主要生活道路である鎌倉通りによって区分された「ステップ 1」「ステップ 2」

そして、上記整備計画では、「ステップ 1」と「ステップ 2」は、主要生活道路である鎌倉通りを境にして分けられている。

なお、丙 12 号証では、ステップ 1 によって、地区内の道路状況は現況よりは改善されるが、「鎌倉通りの鉄道北側に設定した 3,000 台／日を越える箇所が一部残る」としており、補助 54 号線が鎌倉通りまでしか整備されない場合には、地区内の通過交通の問題は解決されないとしている。（丙 12・16 頁、下記図 4）



(図4 丙12・17頁より抜粋)

すなわち、丙12号証は、地区内の通過交通の排除を図るには、補助54号線は、外郭道路である環状7号線及び補助26号線に同時に接続するように整備すべきであるが、段階的に整備する場合でも、各事業区間が少なくともひとつの外郭道路と接続し、工区は主要生活道路である鎌倉通りによって区分しているのである。

第3 地区内交通の問題を悪化させる補助54号線の工期区分

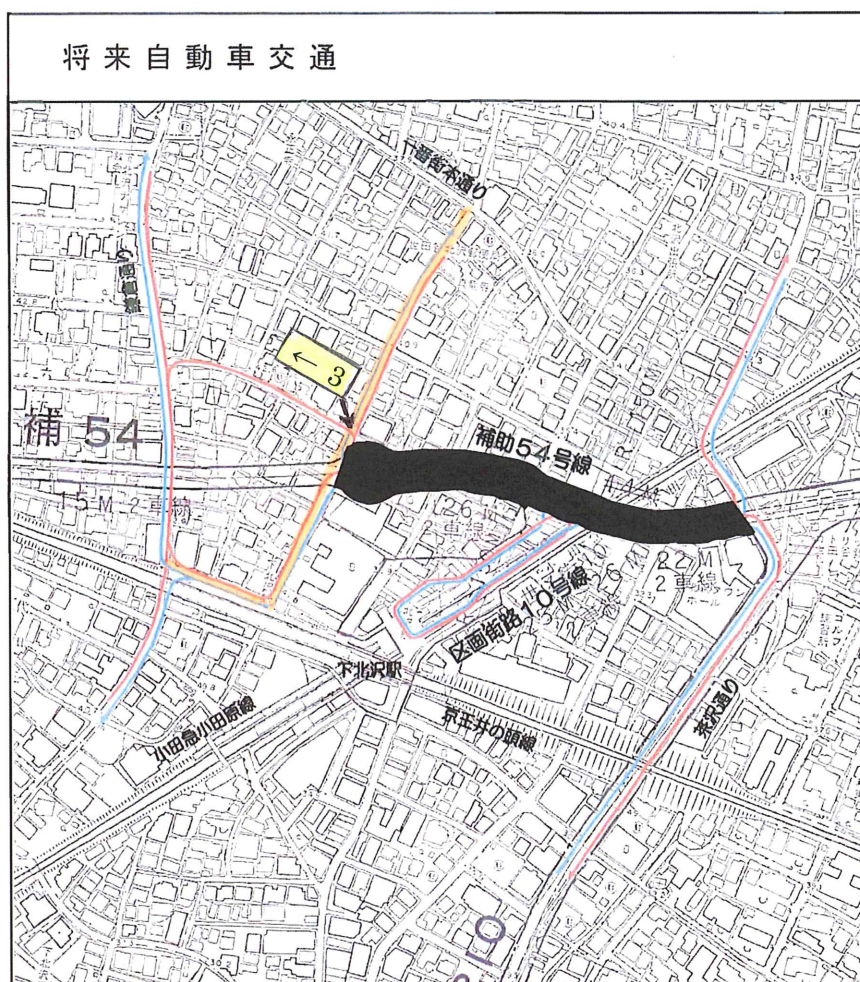
1 主要生活道路にさえ接続しない工期区分

ところが、被告らは、補助54号線が下北沢地区の外郭道路である環状7号線または補助26号線に接続しないばかりか、前記「ステップ1」において、接続するとされていた主要生活道路である鎌倉通りにさえ接続しない工区を設定して工区を3つに区分し、3つの工区のうちいずれの外郭道路にも接続しない真

ん中の工区を第1期工区としたのである。(甲1、前記図2)

2 主要生活道路、歩行者優先の細街路に自動車を流入させる行き止まりの道路

(1) 東京都は、第1期工区ができた場合の「将来自動車交通」を示したが(丙27)、それによると、丙12号証において、通過交通を排除すべきであるとされていた鎌倉通り、補助210号線(茶沢通り)の主要生活道路に、さらなる自動車交通を流入させる計画となっている。(丙27・下記図5)



(図5 丙27より抜粋、補助54号線の1期工区部分の黒塗り、西端接続の細街路の塗りつぶし及び写真3の方向の張り付けは原告による)

(2) しかも、補助54号線の第1期工区の西端は、歩行者を優先するルートとされる細街路に突き当たる(下記甲100・写真3)。



(甲 100・写真 3 第 1 期工区の西端のサークル部分の位置にある細街路)

そして、細街路に突き当たった補助 54 号線は、自動車交通としては事実上行き止まりとなり、行き場を失った自動車が、歩行者を優先するために交通規制を行っている周辺細街路にあふれることになる。(上記図 3、図 5)

- (3) 加えて、丙 12 号証の「歩行者空間整備計画」によると、上記の歩行者を優先するルートには、自動車交通の流入が懸念されることから、車両進入規制などの交通施策に加えて、「狭さく」、「ハンプ」などの道路施策等を合わせて施行するとされている。ここでいう「狭さく」とは、自動車の運転者がスピードを落とすように左右交互の植栽やカラー舗装により、車道部を狭くすることであり、「ハンプ」とは、運転者がスピードを出せないように、道路に凸型の舗装を設けることである。(丙 12・20 頁、下記図 6 のピンク色の線が「狭さく」「ハンプ」を設けるとされている道路である)



(図6 丙12・20頁より抜粋)

ピンク色の線が「狭く」「ハンプ」を設けるとされている道路)

そして、東京都が「将来自動車交通」(丙27)において示した、第1期工区の整備後に自動車交通が発生する道路は、まさしく上記の歩行者を優先する細街路であり、自動車交通の流入が懸念されることから、車両進入規制などの交通施策に加えて、「狭く」、「ハンプ」などを設けるとされている道路である。(甲100・写真3、4、5、14の道路)

すなわち、被告らは、自分たちが自動車交通の流入を懸念し、車両の進入を規制して、「狭く」「ハンプ」を設けるとしている道路に、わざわざ新たな通過交通を流入させようとしているのである。

3 都市計画との適合性を欠く工期区分

(1) このように、補助54号線の工期区分は、丙12号証に示された被告らの計

画を前提としても、地区の自動車交通問題を改善するどころか、さらに悪化させるものなのである。

- (2) 原告準備書面 14 で述べたように、「街路事業事務必携」(甲 99) は、都市計画の区域の一部分を事業地とする場合の「都市計画との適合性」の取扱いについて(甲 99・221 頁)、他の幹線道路と接続しないような都市計画道路の事業区間の設定では一定の事業効果が見込めないことから事業認可しないとしている。(甲 99・223 頁)

すなわち、事業区間の設定は、都市計画との適合性においても問題になるものである。

- (3) 補助 54 号線の工期区分は、既に見てきたとおり、下北沢地区の道路の現況および被告らの認識する地区内の交通の課題、すなわち、被告らの認識する補助 54 号線の整備理由からいっても、事業効果を見込むことができないどころか、かえって悪い効果をもたらすものである。

したがって、補助 54 号線の工期区分は、都市計画との適合性を欠き、事業の単位としても不適切であって、都市計画法 61 条に反し、違法である。

以上